

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Secara luas identitas merupakan suatu ciri atau tanda yang menjadi khas, dan dapat dihubungkan dengan sifat, ekonomi, sosial serta agama. Sedangkan visual menurut Gumelar (2012), visual merupakan *Art & Design* yang terdiri dari *texture* digunakan untuk mengidentifikasi dengan menggunakan indera tubuh untuk benda tertentu. Sedangkan dalam cakupan yang luas visual juga berupa *shape* (bentuk 2D), *form* (bentuk 3D), *texture*, *graphics*, *animation*, medium, dan audio. Visual juga dapat digunakan dalam bentuk teknologi dan medium baru lain yang akan muncul di masa mendatang. Sehingga Yulianti (2008) menjelaskan identitas visual memberikan beberapa definisi seperti yang dipaparkan oleh Suyanto di dalam bukunya. Beliau menjelaskan desain grafis merupakan pengaplikasian dari seni dan komunikasi untuk kebutuhan bisnis serta industri, sehingga dapat menciptakan identitas visual perusahaan tersebut dalam publikasi.

Sedangkan transportasi merupakan kegiatan pokok yang setiap hari dilakukan oleh manusia. Menurut Ahmad Munawar (2005) mendefinisikan transportasi sebagai kegiatan untuk memindahkan penumpang atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Setiap macam bentuk transportasi memiliki unsur pokok sebagai sistem. Sistem transportasi tersebut terdiri dari penumpang (barang yang akan dipindahkan), kendaraan (alat angkutan sebagai sarana), jalan (sebagai prasarana angkutan), terminal (tempat pemberhentian sementara), dan organisasi (sebagai pengelola angkutan), (Kamaluddin, 2003). Klasifikasi transportasi (Moda) memiliki beberapa macam, dapat dilihat dari segi barang yang diangkut, segi geografis, transportasi serta sudut teknis dan alat angkutannya, Kadir (2006). Indonesia mencatat jumlah transportasi mencapai 124.348.224 unit (Maryono, 2016). Perhitungan peningkatan transportasi di Indonesia meningkat sepuluh (10) hingga lima belas (15) persen setiap tahunnya. Sedangkan jumlah kendaraan pada tahun 2014 menurut Badan Pusat Statistik Kota Semarang menurut jenisnya mencapai angka 190.107 unit.

Kota Semarang memiliki luas 373.8 km², sedangkan salah satu unsur pokok yang diperlukan transportasi adalah jalan yang tentunya sudah dimiliki kota Semarang. Abdul Kadir (2006) juga menjelaskan jalan merupakan kebutuhan paling pokok untuk transportasi. Jalan ditujukan dan disediakan untuk dapat digunakan transportasi dari suatu tempat asal ketempat tujuan. Beliau juga mengatakan unsur jalan dapat bermacam-macam, yaitu berupa jalan raya, jalan kereta api, jalan air, dan jalan udara. Biasanya

Jalan yang sengaja dibuat merupakan jalan buatan yang ditetapkan dengan sejumlah dana investasi bagi pembiayaan tertentu untuk membuat konstruksi serta pemeliharanya. Setiap kota juga memiliki permasalahan, salah satu yang dihadapi kota Semarang adalah kepadatan lalu lintas. Menurut Rukuh Setjadi bersama Samsul Mu'arif (2009) menjelaskan permasalahan utama kota Semarang didalam table yang membahas pada urusan perhubungan, karena rendahnya manajemen transportasi kota. Tidak hanya manajemen transportasi kota saja, didalam tabel tersebut juga menyebutkan penurunan penggunaan angkutan umum dan peningkatan jumlah kendaraan pribadi serta kurangnya jumlah dan alokasi halte bus.

Angkutan umum atau angkutan jalan memiliki hukum yang tertera dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan tidak ada pasal yang secara tegas melarang beroperasinya angkutan umum beroda dua atau beroda tiga. Sedangkan pasal 138 ayat (3) UU No. 22/2009 hanya disebutkan bahwa angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum. Sistem transportasi merupakan infrastruktur dasar yang berpengaruh pada pengembangan pada sebuah kota. Pengembangan transportasi serta penataan lahan sangat penting dalam kebijakan dari pemerintah. Pengembangan infrastruktur dalam sektor transportasi membutuhkan biaya yang cukup tinggi, sehingga membuat keterlibatan masyarakat dalam pembenahan (restrukturisasi) menjadi hal yang mendesak.

Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang adalah salah satu sarana transportasi yang digunakan untuk mengurangi kepadatan lalu lintas kota Semarang. Trans Semarang diluncurkan oleh Pemkot Semarang pada 2 Mei 2009 bersamaan dengan hari jadi kota Semarang ke-462. Awal dibukanya BRT Trans Semarang hanya menjalankan 1 koridor, hingga tahun 2014 sudah memiliki 4 koridor dan pemkot memiliki rencana untuk membuka hingga 6 koridor.

I.2. Identifikasi Masalah

- I.2.1. Identitas visual merupakan *Art & Design* serta desain grafis dari seni dan komunikasi untuk kebutuhan bisnis serta industri, sehingga dapat menciptakan identitas visual perusahaan tersebut dalam publikasi.
- I.2.2. Permasalahan utama kota Semarang, salah satunya pada urusan perhubungan dikarenakan rendahnya manajemen transportasi kota, peningkatan pengguna alat transportasi pribadi serta kurangnya jumlah dan alokasi halte bus.
- I.2.3. Untuk mengerti dalam penggunaan serta kegunaan BRT Trans Semarang, diperlukan dalam pendekatan terhadap masyarakat kota Semarang.

I.3. Pembatasan Masalah

- I.3.1. Lingkup Perancangan
 - I.3.1.1. Lingkup Wilayah
Batasan Wilayah yang digunakan dalam studi kasus adalah kota Semarang.
 - I.3.1.2. Lingkup Teknis
Perancangan identitas bus rapid transit Trans Semarang untuk memberikan nilai tambah dan sebagai penbeda dari BRT yang lain.
- I.3.2. Lingkup Pembahasan
 - I.3.2.1. Kajian mengenai fasilitas yang sudah tertanam dalam *Bus Rapid Transit* Trans Semarang.
 - I.3.2.2. Perancangan strategi komunikasi dalam memfasilitasi logo, aplikasi, serta desain halte.
 - I.3.2.3. Elemen maupun konsep visual pendukung yang dapat memberikan informasi masyarakat (umum dan pelajar) kota Semarang yang mengutamakan target *audience* SES C, SES B hingga SES A1.

I.4. Perumusan Masalah

Bagaimana perancangan identitas bus rapid transit Trans Semarang yang benar dan tepat untuk memberi nilai tambah serta menarik bagi masyarakat kota Semarang?

I.5. Tujuan Penelitian

Pengaplikasian konsep desain komunikasi visual yang kreatif dan berguna untuk perancangan identitas Bus Rapid Transit Trans Semarang kepada masyarakat kota Semarang.

I.6. Manfaat Penelitian

I.6.1. Bagi Mahasiswa Desain Komunikasi Visual

Dapat menambah wawasan serta penerapan ilmu Desain Komunikasi Visual dalam menyampaikan ide kreatif serta memberikan solusi dari permasalahan *real*.

I.6.2. Bagi Target Audience

Memberi informasi, menanamkan, serta mempermudah bagi *audience* untuk menggunakan dan memanfaatkan fasilitas yang sudah disediakan.

I.6.3. Bagi Masyarakat Luas

Memperkenalkan untuk masyarakat luas selain kota Semarang, serta menanamkan komunikasi visual dengan tujuan mempermudah masyarakat tersebut.

I.7. Metode Penelitian

I.7.1. Metode Literatur

Menjadi dasar dalam pencarian data seputar BRT Trans Semarang, alat transportasi, hingga pengaplikasian visual dalam perancangan. Serta mengkomunikasikan strategi dan solusi yang dipertimbangkan dengan kepustakaan yang menjadi sumber utama dalam pencarian data.

I.7.2. Observasi

Pengamatan waktu serta jumlah pengguna BRT Trans Semarang, serta mengamati secara langsung visualisasi yang sudah digunakan oleh BRT Trans Semarang sebagai pembanding.

I.7.3. Kajian Data Kualitatif

Data kualitatif merupakan data yang diperoleh dengan cara kuesioner secara langsung kepada pengguna BRT Trans Semarang, dengan tujuan lebih menunjukkan visual yang sudah pernah digunakan sebagai dasar pemecahan masalah.

I.8. Sistematika Penulisan

I.8.1. BAB I : PENDAHULUAN

Bab I menjelaskan latar belakang permasalahan dari judul “Perancangan Identitas Visual Bus Rapi Transit Trans Semarang”, hingga menjelaskan metode penelitian yang digunakan serta tujuan dan manfaat dari pembahasan tersebut.

I.8.2. BAB II : TINJAUAN UMUM

Bab II berisi tentang pembahasan cara berfikir untuk menyelesaikan permasalahan yang sudah ditemukan, serta menjelaskan teori-teori yang digunakan yang membangun dan menyelesaikan permasalahan.

I.8.3. BAB III : STRATEGI KOMUNIKASI

Bab III membahas tentang hasil data riset yang menjadi dasar pemecahan masalah, serta memberikan penjelasan untuk program yang akan dilakukan mendatang.

I.8.4. BAB IV : STRATEGI KREATIF

Bab IV berisikan tentang hasil desain yang digunakan beserta penjelasan yang didasari oleh teori yang digunakan. Serta memberikan manfaat dari desain yang telah dirancang.

I.8.5. BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Bab V memberikan hasil akhir yang berupa kesimpulan, yang membahas tentang proses perancangan serta memberikan saran untuk mendatang bagi yang membutuhkan.